



C.D. Howe Building, 240 Sparks Street, 4th Floor West, Ottawa, Ont. K1A 0X8
Édifice C.D. Howe, 240, rue Sparks, 4^e étage Ouest, Ottawa (Ont.) K1A 0X8

Motifs de décision

Syndicat international des travailleurs unis de la métallurgie, du papier et de la foresterie, du caoutchouc, de la fabrication, de l'énergie, des services et industries connexes (Syndicat des Métallos),

requérant,

et

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada,

intimée,

et

Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada); et Conférence ferroviaire de Teamsters Canada,

intervenants.

Dossier du Conseil : 26722-C

Conférence ferroviaire de Teamsters Canada,

requérante,

et

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada,

intimée,

et

Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada); Syndicat international des travailleurs unis de la métallurgie, du papier et de la foresterie, du caoutchouc, de la fabrication, de l'énergie, des services et industries connexes (Syndicat des Métallos); et Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, division des préposés à l'entretien des voies,

intervenants.

Dossier du Conseil : 27730-C

Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada);

requérant,

et

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada,

intimée,

et

Conférence ferroviaire de Teamsters Canada; Syndicat international des travailleurs unis de la métallurgie, du papier et de la foresterie, du caoutchouc, de la fabrication, de l'énergie, des services et industries connexes (Syndicat des Métallos); et Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, division des préposés à l'entretien des voies,

intervenants.

Dossier du Conseil : 27767-C

Référence neutre : 2011 CCRI 594

Le 20 juin 2011

Le Conseil canadien des relations industrielles (le Conseil) était composé de M^e Elizabeth MacPherson, Présidente, ainsi que de MM. Daniel Charbonneau et Patrick J. Heinke, Membres. Deux téléconférences de gestion des affaires ont eu lieu le 2 février et le 19 septembre 2010, à Ottawa (Ontario).

Le Conseil a exercé le pouvoir discrétionnaire que lui confère l'article 16.1 du *Code canadien du travail (Partie I – Relations du travail)* (le *Code*) pour trancher l'affaire sans tenir d'audience.

Procureurs inscrits aux dossiers

M^e Robert Monette, pour la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada;

M^e Michael A. Church, pour la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada;

M^e Lewis Gottheil, pour le Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada);

M^e Mark Rowlinson, pour le Syndicat international des travailleurs unis de la métallurgie, du papier et de la foresterie, du caoutchouc, de la fabrication, de l'énergie, des services et industries connexes (Syndicat des Métallos);

M^e Michael J. Prokosh, pour la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, division des préposés à l'entretien des voies.

I – Contexte

[1] Le 15 février 2008, le Syndicat international des travailleurs unis de la métallurgie, du papier et de la foresterie, du caoutchouc, de la fabrication, de l'énergie, des services et industries connexes (Syndicat des Métallos) a présenté, en vertu de l'article 18 du *Code*, une demande de réexamen de son accréditation existante en vue de représenter des préposés à l'entretien des voies travaillant pour la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le CN ou l'employeur) (dossier du Conseil n° 26722-C). Le Syndicat cherchait à faire inclure douze préposés travaillant pour Savage Alberta Railway (SAR), une ligne ferroviaire sur courtes distances située en Alberta et appartenant au CN ou, subsidiairement, à se faire accréditer pour représenter une unité distincte formée de ces préposés. En avril 2008, cette demande a été mise en suspens à la demande des parties, pendant qu'elles

tentaient de régler l'affaire. Quand ces efforts de règlement ont échoué, le Conseil a demandé aux parties de lui soumettre des observations écrites.

[2] Dans l'intervalle, la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (la CFTC) a déposé, le 22 septembre 2009, une demande en vertu des articles 18, 18.1, 35, 44 et 45 du *Code*, voulant que le personnel itinérant travaillant pour diverses sociétés ferroviaires sur courtes distances situées en Alberta, et qui avaient été rachetées par le CN, soit réintégré dans les conventions collectives et les unités de négociation de la ligne principale (dossier du Conseil n° 27730-C). La demande de la CFTC concerne le personnel itinérant des trois sociétés (ou lignes) suivantes : Athabasca Northern Railway (ANY), Mackenzie Northern Railway (MKNR) et Lakeland & Waterways Railway (LWR).

[3] Le 8 octobre 2009, le Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada) (le TCA) a présenté une demande en vertu des articles 18, 18.1, 35, 44 et 45 du *Code*, voulant que les employés d'atelier de MKNR soient réintégrés dans l'unité de négociation de la ligne principale qu'il représente (dossier du Conseil n° 27767-C).

[4] Le 19 janvier 2010, le Conseil a jugé que les demandes de la CFTC et du TCA soulevaient des questions semblables et a ordonné qu'elles soient entendues ensemble, conformément à l'article 20 du *Règlement de 2001 sur le Conseil canadien des relations industrielles* (le *Règlement*). Chaque requérant a obtenu le statut d'intervenant dans les autres demandes. À la suite d'une téléconférence de gestion des affaires tenue avec les parties, le Conseil a avisé tous les syndicats représentant des employés qui faisaient partie des diverses lignes ferroviaires sur courtes distances appartenant au CN le 19 mai 2010 que la décision qu'il allait rendre dans le cadre des présentes demandes était susceptible de créer un précédent quant à la détermination des unités de négociation habiles à négocier et des droits de représentation à l'égard des employés des lignes ferroviaires sur courtes distances. À la suite de ces avis, le Conseil a reçu deux demandes de statut d'intervenant. La Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, division des préposés à l'entretien des voies (la CFTC-DPEV) a obtenu le statut d'intervenant dans le cadre des demandes de la CFTC et du TCA, car elle représente les préposés à l'entretien des voies qui sont au service de MKNR. Le Syndicat des Métallos a obtenu lui aussi le statut d'intervenant dans le cadre des demandes de la CFTC et du

TCA, car les demandes soulèvent des questions semblables à celles qui sont en litige dans le dossier du Conseil n° 26722-C. À la demande des parties, le Conseil n'a pas regroupé la demande du Syndicat des Métallos avec celles de la CFTC et du TCA, même si ces entités avaient obtenu, de façon réciproque, le statut d'intervenant dans le cadre de la demande du Syndicat des Métallos. Il était entendu que la décision relative à la demande du Syndicat des Métallos découlerait de celle que rendrait le Conseil à propos des demandes de la CFTC et du TCA.

[5] Le 12 janvier 2011, le Conseil a rendu une décision partielle : *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*, 2011 CCRI 563 (décision RD 563), dans laquelle il a exposé le contexte et les faits relatifs à ces trois demandes. La présente décision doit être lue de pair avec la décision RD 563, dans laquelle le Conseil a déclaré ce qui suit :

[55] Donc, même si l'article 44 du *Code* a pour effet de préserver le statu quo dans les cas de vente d'entreprise, l'article 45 confère au Conseil le pouvoir, sur demande de l'employeur ou de tout syndicat touché, de procéder à une révision de la structure des unités de négociation qui découle de l'application normale de l'article 44. La distinction entre les articles 45 et 18.1 à laquelle le Conseil a fait allusion ci-dessus est sans équivoque quant au fait que, lorsqu'il est saisi d'une demande de révision des unités de négociation à la suite d'une vente d'entreprise, le Conseil n'a pas besoin d'appliquer le critère strict qu'il a établi en vertu de l'article 18.1 du *Code* pour être convaincu que les unités de négociation existantes « ne sont plus habiles à négocier collectivement » (voir *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*, 2009 CCRI 446). Le simple fait qu'il y ait eu vente d'entreprise et que l'une des parties touchées ait présenté au Conseil une demande en vertu de l'article 45 suffit pour déclencher la révision des unités de négociation, si le Conseil l'estime justifiée dans les circonstances. Lorsqu'il procède à une révision en vertu de l'article 45, le Conseil se penchera sur tous les facteurs dont il tient compte dans le cadre d'une révision en vertu de l'article 18.1, y compris l'historique de la négociation, les intérêts des employés des diverses unités de négociation et la nature des tâches qu'ils accomplissent (voir *Sécur inc.*, 2001 CCRI 109; *Island Tug and Barge Limited* et *Guilde de la marine marchande du Canada*, 2001 CCRI 112; et *Expertech Bâtisseur de réseaux inc.*, précitée). Certains facteurs, comme la preuve de changements organisationnels et l'intégration des employés, peuvent clairement démontrer que la structure existante des unités de négociation nécessite une révision. De plus, le Conseil examinera si une certaine structure d'unités de négociation serait plus susceptible d'engendrer des relations du travail harmonieuses. Comme le Conseil l'a indiqué dans *Sécur inc.*, précitée :

« [60] La question de la reconfiguration des unités n'échappe pas aux objectifs fondamentaux du *Code* dont le Conseil est appelé à établir le volet pratique. En conséquence, la reconfiguration des unités de négociation doit promouvoir l'exercice par les employés des droits conférés par le *Code*, tout en permettant une exploitation judicieuse de l'entreprise. Le Conseil doit donc aborder une reconfiguration avec une vision à suffisamment long terme pour contribuer à l'épanouissement des relations entre les agents négociateurs et l'employeur en regard des unités proposées. Tout en considérant ces principes généraux, le Conseil tiendra compte néanmoins des faits particuliers de chaque demande. »

[56] Le CN ne conteste pas le fait qu'il y a eu vente d'entreprise lorsqu'il a racheté les quatre lignes ferroviaires sur courtes distances faisant l'objet des présentes demandes. En ce qui concerne les parties de la demande de la CFTC relatives à ANY et à MKNR, le CN prétend que le Conseil avait déjà

tranché la demande de déclaration de vente d'entreprise présentée par le syndicat et avait conclu que des unités de négociation distinctes pour ces lignes ferroviaires sur courtes distances étaient habiles à négocier collectivement. Cependant, le Conseil constate que les deux ordonnances d'accréditation rendues à la suite de ces ventes d'entreprise (n^{os} 9472-U et 9473-U) ont été traitées de manière séparée. Les présentes demandes (dossiers n^{os} 26722-C, 27730-C et 27767-C) constituent la première occasion pour le Conseil de jeter un coup d'œil global sur la structure des unités de négociation pour les lignes ferroviaires sur courtes distances du CN en Alberta.

[57] Dans leurs observations, les parties ont présenté au Conseil deux possibilités diamétralement opposées : le CN et la CFTC-DPEV ont milité en faveur du maintien du statu quo, et la CFTC, le TCA et les Métallos ont milité en faveur de l'inclusion des employés des lignes ferroviaires sur courtes distances dans leurs unités de négociation respectives de la ligne principale.

[58] Un examen de la question du statu quo dans la présente affaire révèle que les parties ont été incapables de conclure des conventions collectives pour les diverses unités de négociation des lignes ferroviaires sur courtes distances, en dépit du temps qui s'est écoulé depuis que les conventions collectives sont venues à échéance. Le Conseil ne vise pas, par cette observation, à imputer le blâme à quelque partie que ce soit. La situation actuelle reflète simplement le fait que, compte tenu du nombre relativement faible d'employés dans chaque unité de négociation, la négociation de nouvelles conventions collectives ne figure pas au haut de la liste des priorités de l'employeur et du syndicat. Cela se comprend, compte tenu du temps et des négociations que demandent les unités de négociation, beaucoup plus grandes, de la ligne principale. La réalité actuelle est une justification suffisante pour que le Conseil procède à la révision de la structure actuelle des unités de négociation pour toutes les lignes ferroviaires sur courtes distances du CN en Alberta, comme l'envisagent et le permettent les dispositions 45 et 18.1(2) à (4) du *Code*.

[59] Lorsque le Conseil établit la structure des unités de négociation, son objectif premier est de créer des unités qui favorisent la négociation collective et l'établissement de saines relations du travail. Entre les deux extrêmes suggérés par les parties, il existe un certain nombre de structures d'unités de négociation dans lesquelles les unités pourraient être plus habiles à négocier que dans la structure actuelle. Par exemple, le Conseil pourrait créer une seule unité de négociation représentant tous les employés des lignes ferroviaires sur courtes distances de l'Alberta. Subsidiairement, les unités de négociation pourraient être délimitées selon une méthode plus traditionnelle reposant sur le corps de métier – à titre d'exemple, « tous les employés d'atelier travaillant pour les lignes ferroviaires sur courtes distances du CN en Alberta », « tous les préposés à l'entretien des voies travaillant pour les lignes ferroviaires sur courtes distances du CN en Alberta », et « tout le personnel itinérant travaillant pour les lignes ferroviaires sur courtes distances du CN en Alberta » (traductions). Une troisième option serait d'établir des unités de négociation incluant tous les employés de chaque ligne ferroviaire sur courtes distances en Alberta, et ce, pour les quatre lignes ferroviaires. Toutes ces options exigeraient la tenue d'un scrutin de représentation pour déterminer lequel des agents négociateurs en place obtiendrait les droits de représentation à l'égard des unités de négociation révisées.

[60] Dans leurs observations respectives, les parties n'ont pas, à ce jour, envisagé les options additionnelles énoncées ci-dessus. Pour parvenir à une décision sur cet aspect en l'espèce, le Conseil aura besoin des observations respectives des parties sur le caractère pratique et approprié de chacune des options. Cependant, avant de solliciter de telles observations, le Conseil souhaite donner aux parties, en vertu de l'alinéa 18.1(2)a) du *Code*, une autre possibilité de s'entendre sur la détermination des unités de négociation habiles à négocier collectivement pour les employés des lignes ferroviaires sur courtes distances du CN en Alberta. Par conséquent, le Conseil ordonne aux parties d'entreprendre collectivement des discussions visant à parvenir à une telle entente **dans les 60 jours suivant la date de la présente décision**. Dans l'éventualité où ils ne peuvent parvenir à une telle entente, les parties fourniront au Conseil leurs observations écrites sur cette question, **au plus tard le 15 avril 2011**.

(souligné dans l'original)

[6] Le Conseil comprend qu'aucune entente n'a été conclue entre les parties dans le délai qui leur avait été imparti en vertu de l'alinéa 18.1(2)a) du *Code*, et il n'a reçu d'elles aucune demande en vue d'obtenir un délai supplémentaire pour poursuivre les discussions. Le Conseil est d'avis que les parties ont eu un délai raisonnable pour arriver à une entente, que cette entente est impossible et qu'il convient de trancher les questions que soulèvent les demandes. Comme il leur avait été ordonné dans la décision RD 563, les parties ont présenté leurs observations écrites additionnelles, que le Conseil a examinées avec soin. Pour les motifs qui suivent, le Conseil a décidé qu'il convient de faire droit aux demandes du Syndicat des Métallos, de la CFTC et du TCA.

II – Position des parties

A – La CFTC

[7] La CFTC maintient la position qu'elle a adoptée plus tôt et qui est décrite dans la décision RD 563. Elle confirme qu'aucune convention collective n'a été négociée pour les trois unités des lignes ferroviaires sur courtes distances qu'elle représente à l'heure actuelle, et elle déclare que les employés membres de ces unités commencent à en avoir assez et sont désillusionnés. Elle soutient qu'aucune des options que le Conseil a présentées au paragraphe 59 de la RD 563 n'est adéquate dans le cas présent, et elle réitère sa position selon laquelle il faudrait que les employés des lignes ferroviaires sur courtes distances soient inclus dans les unités de négociation nationales qu'elle représente. De plus, la multiplicité des unités représentant le personnel itinérant qui existe à l'heure actuelle pour les lignes ferroviaires sur courtes distances est désuète et inappropriée, pour les motifs mentionnés dans les observations qu'elle a déjà présentées. Elle ajoute qu'il y a eu intégration d'employés, et que les employés de l'unité de négociation nationale travaillent aux côtés de ceux des lignes ferroviaires sur courtes distances.

[8] La CFTC soutient que le CN a réintégré concrètement les activités opérationnelles de ses lignes ferroviaires sur courtes distances dans son réseau ferroviaire national, et que le Conseil devrait donc traiter des changements légitimes que devraient subir les unités de négociation par suite de cette restructuration organisationnelle. Elle ajoute que la structure actuelle crée des tensions car des employés accomplissant un travail identique le font dans des conditions d'emploi différentes, selon

l'unité de négociation à laquelle ils appartiennent. Elle laisse entendre que les petites unités de négociation des lignes ferroviaires sur courtes distances ne sont pas habiles à négocier collectivement et qu'il faudrait les fusionner aux unités nationales. Il faudrait que le Conseil conclue qu'après que le CN a racheté chacune des lignes ferroviaires sur courtes distances, le personnel itinérant est forcément devenu assujéti à l'ordonnance d'accréditation et à la convention collective nationale appropriées, suivant leur corps de métier.

B – Le TCA

[9] Le TCA rejette lui aussi les options que le Conseil a indiquées dans la décision RD 563 et continue d'être d'avis qu'en ce qui concerne les employés d'atelier de MKNR, la seule option qui convienne est de les inclure dans l'unité de négociation nationale des employés d'atelier pour laquelle le TCA détient les droits de négociation. Ce dernier fait remarquer que le nombre d'employés d'atelier travaillant pour MKNR est fort restreint (six ou sept employés actifs seulement) et qu'il est inefficace de mener des négociations et d'administrer une convention collective pour ce petit groupe d'employés au sein d'une unité autonome. Il laisse entendre qu'il existe au sein de chaque corps de métier une communauté d'intérêts évidente, qui justifierait l'existence d'une unité de négociation nationale unique, tant pour les employés de la ligne ferroviaire principale que pour ceux des lignes ferroviaires sur courtes distances.

[10] Le TCA fait valoir qu'un certain nombre d'indices dénotent que les employés de MKNR sont entièrement intégrés au CN, tels que la façon dont des hauts responsables du CN ont entrepris d'administrer les relations de travail pour les employés de MKNR, ainsi que l'affichage, dans la cour McLennan, d'avis annonçant des postes vacants à divers endroits au sein de la région des montagnes du CN. Le TCA soutient que l'actuelle séparation entre les employés des lignes ferroviaires sur courtes distances et leurs collègues de la ligne ferroviaire principale pour des motifs liés aux relations de travail est une option impraticable et qu'il faudrait que les conditions d'emploi des employés des lignes ferroviaires sur courtes distances soient régies par la convention nationale qui vise les employés d'atelier.

C – Le Syndicat des Métallos

[11] Le Syndicat des Métallos demeure d'avis que la totalité des employés préposés à l'entretien des voies qui sont au service des lignes ferroviaires sur courtes distances font à juste titre partie de l'unité de négociation nationale du Syndicat des Métallos. Ce dernier déclare qu'en les intégrant aux unités de négociation nationales, ces employés auraient accès, d'une part, à tous les avantages qu'offre une vaste unité de négociation nationale et, d'autre part, à des postes au sein d'une unité nettement plus importante. Il souligne les retards qui ont été rencontrés dans le cadre de la négociation d'une convention collective visant les employés d'atelier de MKNR, et il laisse entendre que l'expérience révèle que la situation serait la même pour n'importe quelle unité de négociation d'une ligne ferroviaire sur courtes distances, y compris SAR.

[12] En plus des employés de SAR qu'il a organisés, le Syndicat des Métallos demande que le Conseil englobe aussi dans son unité nationale les préposés à l'entretien des voies de MKNR que représente actuellement la CFTC-DPEV. Il soutient par ailleurs que depuis que le CN a racheté les lignes ferroviaires sur courtes distances de l'Alberta, les préposés à l'entretien des voies de la ligne ferroviaire principale ont été désignés pour travailler pour les lignes ferroviaires sur courtes distances ainsi que pour SAR et MKNR, et vice-versa. Il laisse entendre qu'il n'est pas logique, sur le plan des relations de travail, que des employés accomplissant les mêmes tâches pour un même employeur fassent partie d'unités de négociations différentes représentées par des syndicats différents, et que les employés de MKNR partagent une communauté d'intérêts avec les préposés à l'entretien des voies de la ligne ferroviaire principale ainsi que ceux des autres lignes ferroviaires sur courtes distances de l'Alberta.

D – La CFTC-DPEV

[13] La CFTC-DPEV se trouve dans une situation différente de celle des autres syndicats qui sont intéressés par les présentes demandes, car elle ne représente pas une unité de négociation nationale au CN. À l'époque où le CN a vendu les lignes ferroviaires sur courtes distances de l'Alberta qui sont en litige en l'espèce, l'agent négociateur accrédité pour l'ensemble des préposés à l'entretien des voies du CN était la Fraternité des préposés à l'entretien des voies (FPEV). Ni l'ANY ni la LWR

n'ont reconnu la FPEV à la suite de la vente, et il ne semble pas que la FPEV ait sollicité des droits de succession ou des ordonnances d'accréditation provinciales à l'égard des employés travaillant pour ces lignes ferroviaires sur courtes distances. Cependant, Rail Link a volontairement reconnu les agents négociateurs déjà en place pour chacun des groupes d'employés, dont la FPEV, qui travaillaient pour la ligne ferroviaire sur courtes distances MKNR. Même si le Syndicat des Métallos a remplacé la FPEV à titre d'agent négociateur pour les préposés à l'entretien des voies du CN à la suite d'une procédure visant à déloger le syndicat (ordonnance n° 8745-U, rendue le 25 novembre 2004), les préposés à l'entretien des voies de MKNR sont demeurés membres de la FPEV. La reconnaissance volontaire de la FPEV, par l'employeur, a été transférée à la CFTC-DPEV quand la FPEV a transféré à la CFTC, en 2004, la compétence relative à ses membres canadiens. Le Conseil a rendu une ordonnance confirmant le transfert de compétence de la FPEV à la CFTC-DPEV en rapport avec un certain nombre de lignes ferroviaires, dont MKNR, le 21 décembre 2004 (ordonnance du Conseil n° 8766-U).

[14] Le Conseil a été informé que, en février 2011, le CN et la CFTC-DPEV ont conclu pour les employés de MKNR une nouvelle convention collective dont la durée est du 3 mai 2008 au 3 mai 2013 et qu'elle a été ratifiée par les membres. Selon la CFTC-DPEV, il s'agit donc là d'une preuve que son unité de négociation est habile à négocier collectivement et qu'il ne faudrait pas l'intégrer à l'unité de négociation nationale que représente le Syndicat des Métallos. Elle laisse entendre que les employés de MKNR ont une communauté d'intérêts différente, car ils bénéficient d'une allocation de vie chère pour le Nord et d'un supplément de vacances. Par ailleurs, la demande du Syndicat des Métallos serait une tentative déguisée de maraudage auprès de l'unité de MKNR sans obtenir l'appui des employés faisant partie de cette unité de négociation. La CFTC-DPEV ajoute qu'il serait également contraire au *Code* que le Conseil s'immisce dans une relation de négociation qui fonctionne bien et dont les membres de l'unité de négociation sont satisfaits. Elle demande au Conseil de rejeter la demande du Syndicat des Métallos dans la mesure où elle concerne les employés de MKNR.

E – La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN)

[15] Le CN continue de s'opposer aux demandes de la CFTC, du TCA et du Syndicat des Métallos et réitère les arguments qu'il a formulés à cet égard dans ses observations précédentes, et qui sont exposés dans la décision RD 563. Il rejette également les autres options concernant une structure d'unité de négociation révisée, que le Conseil a évoquées dans la décision RD 563. Il continue de penser que les lignes ferroviaires sur courtes distances ne dépendent pas de la ligne ferroviaire principale pour atteindre leurs objectifs opérationnels. Selon le CN, compte tenu des réalités géographiques, économiques et opérationnelles distinctes dans lesquelles opèrent les lignes ferroviaires sur courtes distances, il n'existe tout simplement aucune communauté d'intérêts entre les lignes ferroviaires sur courtes distances et la ligne ferroviaire principale. Le CN signale qu'il a négocié des conventions collectives avec les préposés à l'entretien des voies de la CFTC-DPEV pour MKNR ainsi qu'avec la section locale 4001 de TCA-Canada à l'égard du personnel itinérant de SAR. Il est d'avis que, pour les lignes ferroviaires sur courtes distances, la paix industrielle est la norme et que les employés de ces lignes souhaitent demeurer distincts des unités de négociation de la ligne ferroviaire principale. Le CN suggère que l'incapacité dans laquelle se trouvent actuellement la CFTC et le TCA de négocier des conventions collectives pour les unités des lignes ferroviaires sur courtes distances qu'ils représentent repose sur leur espoir d'obtenir des normes nationales pour ces entités par suite des demandes dont il est question en l'espèce.

III – Analyse et décision

[16] Ainsi qu'il est noté dans la décision RD 563, l'article 45 du *Code* confère au Conseil une latitude considérable pour ce qui est de décider si les employés touchés par la vente d'une entreprise constituent une ou plusieurs unités habiles à négocier collectivement. Dans le cas présent, l'employeur a admis qu'il y a eu vente d'entreprise et il est donc indiscutable que cet article s'applique aux demandes dont il est question en l'espèce.

[17] La détermination d'une unité habile à négocier est plus un art qu'une science. C'est la raison pour laquelle le *Code* exige seulement que le Conseil définisse une unité habile à négocier, et pas nécessairement l'unité qui est la plus habile à négocier. En l'espèce, comme le Conseil l'a déjà fait

remarquer, les parties ont des vues diamétralement opposées quant à la composition des unités qui seraient habiles à négocier pour les employés des lignes ferroviaires sur courtes distances. Le Conseil est conscient de la validité et de l'importance des préoccupations d'ordre économique et opérationnel que l'employeur a exprimées, mais l'historique et l'expérience des unités de négociation des lignes ferroviaires sur courtes distances, les questions de communauté d'intérêts et l'application de la politique générale du Conseil en faveur des unités de grande taille ont convaincu ce dernier que, sauf certaines exceptions qui seront expliquées plus loin, il devrait y avoir une seule unité de négociation nationale pour les employés du CN qui exercent des métiers semblables, qu'ils soient au service de la ligne ferroviaire principale ou d'une ligne ferroviaire sur courtes distances.

[18] Depuis longtemps, avant que le CN vende les lignes ferroviaires sur courtes distances à la fin des années 1990, les employés de ces lignes faisaient partie de la même unité de négociation que les employés de la ligne ferroviaire principale qui exécutaient le même métier. Pendant la période au cours de laquelle les lignes ferroviaires sur courtes distances ont appartenu à des entités autres que le CN, un certain nombre de ces employés (comme ceux des sociétés ANY et LWR) n'étaient pas représentés ou, s'ils l'étaient, n'avaient pas de convention collective. Ceux qui ont bénéficié d'une convention collective durant cette période (c'est-à-dire les employés des diverses unités de MKNR et le personnel itinérant de SAR) ont attendu longtemps après que le CN eut racheté les lignes ferroviaires sur courtes distances en 2006 avant de renégocier leurs conditions de travail, et certains d'entre eux, même à ce jour, sont toujours privés d'une nouvelle convention collective. Le Conseil est d'avis que, dans un régime tel que celui qui est exposé dans le *Code*, et qui favorise explicitement la négociation collective comme fondement de relations industrielles efficaces, de la détermination de bonnes conditions de travail et de saines relations patronales-syndicales, les circonstances de l'espèce exigent que l'on restructure les unités de négociation afin de permettre aux employés d'exercer la pleine mesure des droits que leur confère la loi et d'en jouir.

[19] Au vu des observations respectives des parties et par souci de façonner des unités de négociation qui encourageront la négociation collective, le Conseil a mis au point les critères suivants pour guider ses délibérations dans les cas de vente d'entreprise :

1) en général, quand la ou les unités de négociation qui font partie de l'entreprise achetée (en l'occurrence, la ligne ferroviaire sur courtes distances) et de l'employeur qui l'achète (en l'occurrence, la ligne ferroviaire principale) sont représentées par le même agent négociateur, il faudrait que ces unités soient fusionnées, sauf si les parties s'entendent sur une structure différente, conformément à l'article 18.1 du *Code*;

2) quand les employés de l'employeur acheté (en l'occurrence, la ligne ferroviaire sur courtes distances) accomplissent le même travail que celui des employés de l'acheteur, qu'ils ne sont pas représentés et qu'ils représentent une faible minorité par rapport au nombre d'employés faisant partie de l'unité de négociation de l'acheteur, il faudrait qu'ils deviennent membres de l'unité de négociation de l'acheteur à la date de l'ordonnance;

3) quand les employés non représentés de l'entreprise achetée dépassent en nombre les employés syndiqués qui travaillent pour l'employeur qui achète l'entreprise, il faut alors que le syndicat entreprenne de faire inclure les nouveaux employés (c'est-à-dire que la règle de la double majorité s'applique);

4) quand les employés accomplissent des tâches identiques ou semblables dans la ou les unités de négociation de l'employeur acheté et les employés de l'acheteur sont représentés par un agent négociateur **différent**, le Conseil exercera le pouvoir discrétionnaire que lui accordent l'article 45 et le paragraphe 18.1(4) du *Code*, suivant les circonstances propres à chaque situation, en vue de déterminer s'il convient de fusionner les unités et, dans l'affirmative, quel agent négociateur représentera les employés.

[20] En l'espèce, il y a deux unités de négociation de lignes ferroviaires sur courtes distances qui sont représentées par un agent négociateur différent de ceux qui représentent les mêmes corps de métiers auprès de la ligne ferroviaire principale : le personnel itinérant chez SAR et les préposés à l'entretien des voies chez MKNR. Dans les circonstances de l'espèce, où l'examen global de la structure des unités de négociation au sein des lignes ferroviaires sur courtes distances du CN en Alberta est attribuable à l'existence de trois demandes distinctes visant à obtenir des ordonnances restreintes au sujet d'unités de négociation précises à la suite d'une vente d'entreprise, et où les deux

unités de négociation en question sont assujetties à des conventions collectives en vigueur, le Conseil est disposé à ne rien changer pour le moment à ces deux unités de négociation. Même si cela constitue une exception au principe général selon lequel les employés qui accomplissent un travail identique devraient faire partie de la même unité de négociation, cette mesure respecte le droit qu'ont ces employés de continuer d'être représentés par l'agent négociateur de leur choix. Advenant que les employés de l'une ou l'autre de ces deux petites unités de négociation de lignes ferroviaires sur courtes distances, ou des deux, fassent état du souhait de se joindre à l'unité de négociation de la ligne ferroviaire principale, le Conseil entendra en temps utile une demande présentée en vertu de l'article 24 du *Code*.

[21] Par suite de l'application des critères susmentionnés aux demandes dont il est question en l'espèce, le personnel itinérant des lignes ANY, MKNR et LWR, mais non de la ligne SAR, devient membre des unités de négociation de la ligne principale de CN représentées par la CFTC et doit être visé par la convention collective qui s'applique à l'unité de négociation de leur métier respectif à laquelle chaque membre appartient, et ce, à compter de la date de la présente décision. Il n'est pas nécessaire de modifier les ordonnances d'accréditation existantes de la CFTC (n^{os} 8630-U et 9507-U), car ces unités sont déjà définies comme englobant « tout le personnel ». Cependant, ces ordonnances d'accréditation sont assujetties aux droits préexistants des autres syndicats représentant le personnel itinérant des diverses lignes sur courtes distances. Par exemple, le TCA demeure l'agent négociateur pour l'unité combinée du personnel itinérant de SAR.

[22] Dans le même ordre d'idées, les employés d'atelier des lignes ANY, MKNR, LWR et SAR deviennent membres de l'unité de négociation nationale du TCA (ordonnance d'accréditation n^o 6495-U) et sont assujettis à la convention collective qui s'applique à cette unité à compter de la date de la présente décision. Le Conseil entendra les observations des parties à propos des modifications qu'il sera nécessaire d'apporter à l'ordonnance n^o 6495-U pour donner effet à la présente décision; ces observations doivent être présentées **au plus tard 30 jours à compter de la date de la présente décision**.

[23] Les préposés à l'entretien des voies des sociétés ANY, LWR et SAR deviendront membres de l'unité de négociation nationale du Syndicat des Métallos (ordonnance d'accréditation n^o 8745-U),

à compter de la date de la présente décision. Cependant, les préposés à l'entretien des voies de MKNR continueront d'être représentés par la CFTC-DPEV. Les parties sont tenues d'indiquer au Conseil, **dans les 30 jours suivant la date de la présente décision**, s'il sera nécessaire de modifier l'ordonnance d'accréditation n° 8745-U afin de donner effet à la présente décision.

[24] Le Conseil demeure saisi de l'affaire pour traiter toute question découlant de la présente décision.

[25] Il s'agit d'une décision unanime du Conseil.

*Traduction certifiée conforme
Communications*

Elizabeth MacPherson
Présidente

Daniel Charbonneau
Membre

Patrick J. Heinke
Membre